



L'ANALPHABETISME, PRINCIPAL QUALIFICATIF DES CHAUFFEURS NON-PROFESSIONNELS DE COTE D'IVOIRE

DRI Lou Claudine

Assistante en Sciences du Langage, Membre de LADYLAD

Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan-Cocody

claudinedri@yahoo.fr

Résumé : Le transport routier fait partie du secteur informel qui regroupe les activités libérales non soumises à la législature du pays si on tient compte de ce que certains scientifiques ont développé. Dans ce secteur de transport en Côte d'Ivoire, les acteurs principaux que sont les chauffeurs n'ont pas une bonne réputation dans la société du fait de certains qualificatifs qu'on leur attribue. Ils seraient à l'origine de certains faits sociaux tels que les accidents de circulation occasionnant des pertes en vies humaines, la violence, la non observance des règles de conduite en vigueur, la dépendance aux employeurs, le manque de civisme, etc. A la base de tous ces comportements réside l'analphabétisme criard de la plupart des acteurs du secteur. La Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI), une centrale syndicale regroupant les propriétaires des véhicules et les chauffeurs, reconnaît en 2015 que les chauffeurs de Côte d'Ivoire sont à 80% analphabètes (Dri lou C., 2015, P .75.). Pour redorer l'image des chauffeurs des gares routières, l'alphabetisation apparaît comme un moyen qui aura certainement des impacts aux niveaux social, culturel et professionnel sur leur vie. C'est dans ce cadre qu'il est ouvert un centre d'alphabetisation initié par la coordination dans le but de renforcer les capacités et favoriser l'autonomisation des acteurs du transport routier.

Mots clés : qualificatif, analphabétisme, chauffeur, transport routier, alphabetisation

ILLITERACY, THE MAIN QUALIFICATION OF NON-PROFESSIONAL DRIVERS IN COTE D'IVOIRE

Abstract : Road transport is part of the informal sector, which includes liberal activities not subject to the country's legislature if we take into account what some scientists have developed. In this transport sector in Côte d'Ivoire, the main actors, the drivers, do not have a good reputation in society because of certain qualifications that are attributed to them. They are said to be the cause of certain social events such as traffic accidents resulting in loss of human life, violence, non-observance of the rules of conduct in force, dependence on employers, lack of civic-mindedness, etc. At the root of all these behaviors lies the blatant illiteracy of most actors in the sector. The Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI), a central labor union representing vehicle owners and drivers, acknowledged in 2015 that 80% of drivers in Côte d'Ivoire are illiterate (Dri lou C., 2015, p. 75). To improve the image of bus station drivers, literacy training appears to be a means that will certainly have an impact on their lives at the social, cultural and professional levels. It is within this framework that a literacy center initiated by the coordination has been opened in order to strengthen the capacities and promote the empowerment of road transport actors.

Key words: qualifier, illiteracy, driver, road transport, literacy

INTRODUCTION

Pendant les périodes de la colonisation et de début de l'indépendance des Etats de l'Afrique de l'Ouest, le métier de chauffeur était recherché car il servait de porte d'entrée dans l'administration pour ceux qui savaient lire et écrire. Le chauffeur administratif¹ ou agent des travaux publics, compte tenu de sa très proche position auprès de l'administrateur, bénéficiait d'une probité morale aux yeux de la population. A cet effet, il était respecté et faisait la fierté des siens. Avec la modernisation de l'administration, le recrutement des chauffeurs dans les services publics et privés se fait sur la base de concours. Alors les analphabètes détenteurs de permis de conduire qui n'ont plus d'espoir d'être recrutés dans l'administration vont se tourner vers le transport en commun en zone périurbaine et en province. Ces chauffeurs qui constituent l'essentiel des acteurs du transport routier ne sont pas soumis à une règle disciplinaire. Ainsi ils vont perdre le respect et la moindre considération de la part de la population du fait de leurs comportements peu honorables. Ils drainent donc des tares décriées par les usagers de leurs véhicules.

En Côte d'Ivoire le transport routier fait partie du secteur informel² (Niang Abdoulaye 1996, 57-80) composé de nationaux et de non nationaux en provenance des pays de la sous-région ouest africaine. Ils sont tous membres de la Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGR-CI) qui dénombrait officiellement dix-sept mille six cents (17600) chauffeurs. Lors de notre passage en 2020 au sein de cette structure pour voir la portée des études que nous y avons menées, il nous a été exposé que quatre-vingt pourcent (80%) des chauffeurs recensés étaient des analphabètes. Le constat que nous y avons fait, nous amène à traiter le sujet sur les qualificatifs des chauffeurs analphabètes du secteur du transport routier.

Il est question dans cette étude, d'identifier les tares des chauffeurs et de proposer des solutions qui provoqueront en eux des mutations sociales tout en promouvant les valeurs humaines et le développement de leur autonomie. Cette réflexion soulève la question essentielle liée à cet état de fait formulée comme suit: quelles sont les conséquences des comportements des chauffeurs analphabètes de transport en commun décriés par les usagers ?

Cette étude vise à exposer les tares telles que les vices, les imperfections, les comportements indésirables, les agissements dégradants, et autres défauts qui sont les conséquences de l'analphabétisme des chauffeurs non professionnels.

¹ Confidences d'un Ségovien, chauffeur d'Houphouët Boigny

[Confidences d'un Ségovien, chauffeur d'Houphouët Boigny | BamaNet](#) consulté le 15/03/2022

² "un ensemble des activités de commerce, de production de bien et de service à valeur marchande, de pratiques associatives d'épargne et de crédit de transfert ou de redistribution des ressources, toutes se menant à une échelle plus ou moins réduite qui échappe partiellement ou totalement à la législation et/ou aux normes dominantes qui régissent les champs des activités et des pratiques de même catégorie " par Niang Abdoulaye

Nous postulons à l'hypothèse selon laquelle les chauffeurs du transport routier en Côte d'Ivoire ne jouissent pas d'une bonne réputation auprès de la population ivoirienne.

Pour mener à bien cette étude, nous allons l'organiser en trois parties qui sont les résultats de l'enquête, la discussion et les recommandations qui s'y prêtent après en avoir indiqué le cadre théorique et la méthodologie.

01. CADRE THEORIQUE

Cette étude se fonde sur la théorie de conscientisation qui prône le changement des comportements antisociaux des chauffeurs décriés par la population, en des comportements qui leur permettent d'avoir une place de choix dans une société en constante évolution. Au sein de la population ivoirienne les principaux attributs des chauffeurs du transport en commun, en ville comme en campagne et dans toutes les gares routières, sont l'indiscipline, la délinquance, la consommation de stupéfiants du fait des comportements observés chez la plupart d'entre eux.

La chaîne Sénégal7 de la presse en du Sénégal, ne dit pas le contraire quand à l'issue d'une enquête dans le monde des chauffeurs en 2016, elle écrit « **Indisciplinés ! Voilà l'adjectif qui qualifie très souvent les professionnels du transport de masse. Chauffeurs et apprentis ne sont guère appréciés du grand public. Insultes, bagarres, disputes, accidents à répétition...** ». Elle est allée plus loin en comparant ce monde à une jungle³. Alors pour ces chauffeurs l'autonomie passe par une certaine sévérité qui les rend capables de faire face à tout genre d'attaques, de provocations et de tentations.

Cette attitude adoptée par les chauffeurs amène les usagers de leurs véhicules à craindre pour leur sécurité et à se méfier d'eux comme l'écrit Robert N. (2012 p. 163) en rapportant la déclaration d'un usager de taxi «quand je prends un taxi et que chemin faisant je constate que le chauffeur sent de l'alcool très fort, je lui demande de me laisser descendre». Les responsabilités des chauffeurs dans les accidents de route sont souvent associées à leur consommation de substances psychoactives qui, à n'en point douter, détériore leur capacité de concentration et diminue l'acuité visuelle (Mangamba et al, 2018, p. A166.) soutiennent d'une manière ou d'une autre cette assertion quand, dans leur recherche, ils déclarent, que «la prévalence du tabagisme est élevée chez les chauffeurs de transport en commun interurbain à Yaoundé ».

Le Groupe de la Banque Africaine de Développement, dans sa note sur le secteur du transport au Cameroun en 2015 affirmait que «le transport routier constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes et de ce fait, apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de transport de marchandises ». Malheureusement, il relève une

³<https://senegal7.com/indiscipline-des-chauffeurs-les-resultats-de-la-jungle/> (consulter le 10/10/2021)

de ses tares qu'est le désordre instauré par les chauffeurs en rapportant qu'« au Cameroun, l'anarchie instaurée par les transporteurs, les auxiliaires de transport et le laisser aller des uns et des autres ont profondément détérioré l'image du transport routier ».

02. CADRE METHODOLOGIQUE

Comme méthode de notre recherche, nous avons utilisé la technique d'entretien semi-directif auprès des usagers des véhicules de transport en commun, des chauffeurs, des responsables des gares routières, la coordination nationale des gares routières de Côte d'Ivoire située dans la commune d'Adjamé, les apprentis chauffeurs, les chargeurs ou « gnambro⁴», les commerçantes du vivrier. Les enquêtés sont au nombre de cent-soixante quinze (175) personnes dont cent-vingt-un (121) hommes soit 69%) et cinquante-quatre (54) femmes soit (31%) interrogées sur une période d'un mois c'est-à-dire tout le mois de juin 2021. Leur âge est compris entre 30 et 60 ans.

Le lieu de l'enquête est la ville d'Abidjan. Cette enquête faite suite à notre travail de recherche de master en 2015 dont le sujet a porté sur la professionnalisation des chauffeurs par l'alphabétisation. Dans cet article nous allons prendre en compte les données réactualisées liées à cette étude pour mesurer l'impact de l'analphabétisme sur la population cible identifiée pour cette recherche. Les entretiens sont faits suivant une grille de sept (07) questions relatives aux comportements, au niveau d'instruction, au mode de vie, à leur relation avec les usagers de leurs véhicules, les conséquences des comportements décriés, les solutions envisageables et enfin le rôle de l'alphabétisation dans la vie des chauffeurs. Pour les personnes ne comprenant pas le français, nous avons eu recours aux interprètes et à notre téléphone portable pour enregistrer leurs déclarations. Les données recueillies ont été rassemblées et analysées pour en tirer les résultats attendus.

1. LES RESULTATS

Pour cet article le questionnaire (voir Annexe) a été adressé aux chauffeurs, commerçants, fonctionnaires, paysans, responsables de gares routières, responsables de syndicat des chauffeurs et responsables de la coordination nationale des gares routières. Les enquêtés ont, de façon unanime, fustigé les comportements des chauffeurs qu'ils traitent de violents, barbares, agressifs, indisciplinés, impolis, irrespectueux. Ils les ont également traités de personnes hors-la-loi qui ont toujours maille à partir avec les agents de sécurité parce que ne maîtrisant jamais le code de la route. Quant aux conséquences des comportements décriés chez les chauffeurs nous en avons recueilli plusieurs dont

⁴ Rabatteurs de clientèles dans les gares routières et usent souvent de violence et d'agressivité contre les passagers des autocars.

les accidents à répétition, le manque d'entretien de leurs véhicules, le manque d'hygiène vestimentaire et corporel et l'incivisme exercé sur les routes par plusieurs chauffeurs du transport en commun. S'agissant de l'instruction des chauffeurs, les enquêtés ont relevé trois niveaux par ordre d'importance. Soixante-cinq pour cent (65%) des enquêtés traitent les chauffeurs de transport en commun de Côte d'Ivoire d'analphabètes contre trente pour cent (30%) qui ont le niveau primaire et cinq pour cent (5%) le niveau secondaire. La détention des permis de conduire par les chauffeurs analphabètes a été vue par les enquêtés comme un acte répréhensible. Pour les uns « le permis se paye » faisant allusion à la corruption qui règne dans le milieu du transport routier. Pour d'autres, c'est l'étonnement total ou bien ils rejettent la faute sur le gouvernement en ces termes « c'est la faute aux gouvernants ».

Le niveau de vie des chauffeurs de transport en commun en Côte d'Ivoire a également été l'objet de débat avec les enquêtés. Trois niveaux ont également été relevés à savoir le niveau bas représenté par les pauvres pour quatre-vingt-cinq pour cent (85%) de réponse, le niveau modéré pour dix pour cent (10%) de réponse, quand cinq pour cent (5%) de réponse identifie ceux qui sont riches pour la simple raison qu'ils sont pour la plupart d'entre eux leurs propres employeurs.

Dans l'ensemble les enquêtés reconnaissent l'apport de l'alphabétisation comme le savoir lire et écrire, l'autonomie dans la gestion de leur vie, l'application stricte du code de la route, la revendication de leurs droits, l'amélioration de leurs conditions de vie, le renforcement de leurs capacités professionnelles et enfin le respect des lois et des autorités.

2. DISCUSSION

Au vu des résultats obtenus, nous allons discuter de certaines caractéristiques comportementales des chauffeurs de transport en commun décriées par les usagers. Pour la bonne compréhension de nos réflexions sur cette question, nous allons classer ces aptitudes indésirables des chauffeurs en trois groupes. Le premier groupe prend en compte les qualificatifs comme violents, barbares, agressifs qui renvoient au caractère offensif et provocateur des acteurs du transport en commun. Ce genre de comportements de la part des chauffeurs consiste à faire passer avec violence leurs besoins et leurs désirs avant ceux des usagers de transport.

Ces qualificatifs susmentionnés, évoqués par les enquêtés comme étant les caractéristiques des chauffeurs de transport en commun, sont généralement considérés, selon Montaigne (2003, pp. 81-95) comme « sauvage », présentées comme appartenant à l'état de nature, c'est-à-dire comme n'étant pas entré dans la culture. Ces personnes utilisent abusivement leur force pour intimider les autres. Cette affirmation de cet auteur met en l'avant l'aptitude des chauffeurs à rompre le lien humain, à cautériser la pitié, à faire taire l'empathie et la compassion. Pour eux, le corps de l'autre n'est plus qu'une chose, un objet. Ces

pratiques vont souvent à l'encontre des valeurs morales et sont souvent synonymes de cruauté mettant en mal la cohésion sociale. Pour la majorité des personnes interrogées, les chauffeurs des taxis communaux appelés « woro-woro » et des taxis à compteur, les chauffeurs des mini-autocars appelés « gbaka » se caractérisent par leur violence aussi bien physique que verbale vis-à-vis des passagers. A la question de savoir « pourquoi ces chauffeurs sont-ils violents ? », l'un de nos enquêtés, un chauffeur de gbaka nous a donné la réponse suivante :

Nous-là ya pas salaire ; le propriétaire de camion ne connaît pas problème des gens ; on ne doit pas faire manquant sinon tu paies. Si à 11 heures tu n'as pas encore eu la moitié de ce que tu dois verser le soir, ton cœur est chaud alors un batard qui t'énerve, tu l'insulte. On est violent quand on se sent serré, c'est ça quoi ! ». Sans vouloir les défendre on voit ici que la violence de certains chauffeurs est induite par la pression de leurs employeurs.

La communauté économique européenne dans son rapport sur la violence en milieu de travail le dit mieux quand elle écrit que « La violence au travail est la situation où les personnes sont maltraitées, menacées ou agressées dans des circonstances liées à leur travail qui mettent explicitement ou implicitement à l'épreuve leur sécurité, leur bien-être » (rapport CEE 1995). Le deuxième groupe de qualificatifs qui discréditent les chauffeurs, ce sont "indisciplinés, impolis, irrespectueux". Selon nos enquêtes, ces trois adjectifs qualifient les chauffeurs de transport en commun. Les usagers estiment qu'il y a certains d'entre eux qui ne manifestent aucun respect envers leurs clients. C'est ce qu'exprime un enquêté en ces termes « dans la circulation l'on assiste parfois à des scènes déplorables qui ne nous honorent pas ». Ce propos montre que l'indiscipline dans la circulation, indispose beaucoup de chauffeurs. Pointés donc du doigt, certains chauffeurs du transport urbain n'hésitent pas à faire le procès de leurs camarades.

Le manque de respect envers les usagers de la route est indexé par la pratique des chauffeurs qui posent des actes suivants : « taquiner des personnes en leur adressant des mots déplacés, offenser les filles dans les gares routières en les tapotant parce qu'ayant envie de leur manquer du respect ». A l'analyse de ces pratiques, nous pouvons mentionner le manque d'éducation et d'instruction qui est inhérente au vécu quotidien des chauffeurs de transport en commun. C'est pourquoi, ils se comportent n'importe comment, ils font n'importe quoi dans les gares routières. La revue Enquête abonde dans le même sens en ces termes « **indisciplinés ! Voilà l'adjectif qui qualifie très souvent les professionnels du transport (Tieffi Hassan G.R 2017, p.142) de masse. Chauffeurs et apprentis ne sont guère appréciés du grand public. Insultes, bagarres, disputes, accidents à répétition ne manquent pas dans leur quotidien. Il ressort de ces écrits que l'esprit de jungle règne dans les gares routières. Ce milieu se présente donc comme l'incarnation de l'inhumanité**

invivable, et la loi de la jungle se veut une forme de chaos qui fait office d'épouvantail politique.

A l'origine de ces comportements indésirables des chauffeurs, il y a l'existence de la « loi de Talion » qui stipule « œil pour œil et dent pour dent ». C'est ce qui est relaté ici par Baba Ndaoun taximan sénégalais interrogé Sénégal⁷. Pour lui les chauffeurs de transport en commun ou de taxi, subissent un passage obligatoire dans les gares routières avant d'obtenir leurs permis de conduire ; il le dit ces termes « dans les gares routières, ils suivent une formation qualifiée de dure ou à l'Américaine par les chauffeurs eux-mêmes. Dans l'entendement des chauffeurs, l'autonomie passe par une certaine sévérité, avant de devenir un vrai homme. C'est-à-dire quelqu'un capable de faire face à tout genre d'attaques, de provocations et de tentations. La riposte est donc leur leçon de base. Elle est même considérée à la fois comme la meilleure arme et le bouclier le plus sûr pour ne pas être affaibli. Un poltron n'a pas sa place ici. Il est impardonnable pour un chauffeur de taxi, de clando ou de camion de fuir devant un danger. Il faut avoir beaucoup de courage et une grande capacité de résistance ».

Dans cette déclaration, les expressions comme un « passage obligatoire », « suivre un rite initiatique inévitable », « suivre une formation qualifiée de dure », « devenir un vrai homme », « être capable de faire face à tout genre d'attaques, de provocations et de tentations » montrent qu'être chauffeur de transport en commun à Dakar est le parcours d'un combattant. Le chauffeur doit être tenace, résister à tout test de bestialité, de brutalité et d'atrocité pour exercer dans le milieu de transport routier. L'une des actions des apprentis chauffeurs des mini-cars ou gbaka qui relève de l'impolitesse est d'associer les passagers contre leur avis pour une question de monnaie à rendre. D'autres apprentis chauffeurs, en complicité avec le chauffeur déversent leurs passagers à mi-parcours sans gêne. C'est à volonté que le chauffeur et son apprenti posent ces actes parce que simplement ils veulent opprimer ou déshonorer les usagers d'un certain âge qui empruntent leur véhicule. C'est une marque d'impolitesse, de refuser de remettre individuellement le dû des passagers quand bien même le chauffeur a en sa possession ce qu'il leur doit.

L'action d'indiscipline des chauffeurs routiers se ressent surtout dans leur refus d'obtempérer aux ordres des agents qui réglementent la circulation ainsi que de la violation expresse du code de la route. Ce qui provoque des relations conflictuelles entre les deux entités chauffeurs et forces de l'ordre. Ces comportements de la conduite à risque des chauffeurs de transport en commun ont une incidence directe sur leurs activités professionnelles, incidence qui se traduit par les accidents à répétition, le manque d'hygiène et la pauvreté qui gangrène leur milieu et pourtant ils font des entrées d'argent importantes pour leurs employeurs. Il serait donc souhaitable de soutenir la proposition des

enquêtés invitant l'Etat à valoriser le métier de chauffeur porteur d'emploi à la jeunesse pour réduire le taux de pauvreté.

Senegal⁵, un organe de presse en ligne, après son enquête dans le milieu des chauffeurs révèle que les jeunes qui viennent embrasser le métier ignorent beaucoup de choses. Facilement, ils obtiennent leurs permis. Ce sont souvent des laveurs de véhicules dans les gares routières qui apprennent petit à petit à conduire et qui deviennent des chauffeurs. De ce fait, ils n'acquièrent aucune expérience, ils ne reçoivent aucune formation qui devra les aider. C'est pour cela qu'ils sont à l'origine de beaucoup de dérives. Ce qui nous conduit à faire un clin d'œil sur les dérives consécutives à leurs comportements.

L'expression « obtenir facilement le permis » traduit le caractère corruptif de ces personnes. Dans nos recherches, nous découvrons que la corruption⁶ est l'action de changer l'état naturel d'une chose en la rendant mauvaise, généralement par décomposition. On parle par exemple de corruption de la chair, de l'air ; et quand on arrive à un certain degré de corruption on parle d'altération ou de décomposition. Dans le cas des chauffeurs comme la plupart des Ivoiriens la corruption se traduit par le fait de soudoyer, abuser d'une autorité afin tirer quelques avantages qu'on ne mérite pas. Ce pourrissement de l'état moral semble être adopté par tous car ceux mêmes qui organisent les examens d'obtention de permis de conduire s'attendent à être corrompus tout comme le parent qui donne l'argent de corruption à son enfant.

La violence et l'agressivité dont font preuve certains chauffeurs en zone urbaine comme en campagne est souvent à la base des accidents inadmissibles. Émilie Berdoulata (2020, pp. 487-492) abonde dans le même sens que nous quand il dit que « l'agressivité au volant apparaît comme une cause majeure d'accidents et représente, pour les automobilistes, l'un des problèmes les plus significatifs rencontrés sur la route ». Il est donc intéressant que Christophe, O. A. (2010, p.1) soutienne que l'une des raisons pour expliquer le nombre important des victimes dans des accidents de la circulation est le comportement des conducteurs au volant. Selon le directeur général de l'office de la sécurité routière (OSER)⁷, chaque année, en Côte d'Ivoire, ce sont plus de 1.400 morts et 21.000 blessés occasionnés par les accidents de la route. Ainsi le comportement de certains chauffeurs ne garantit pas la sécurité des usagers de la route car comme le stipule Castor, S, (2012, pp.68-72) les chauffeurs qui assurent le transport des passagers ne respectent pas les droits des passagers à la sécurité.

Les travaux de Kandolo (2014, pp. 889-895) sur les facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi en République Démocratique

⁵<https://senegal7.com/indiscipline-des-chauffeurs-les-resultats-de-la-jungle/>

⁶www.cnrtl.fr/definition/corruption

⁷9e Journée Africaine de la Sécurité Routière / L'OSER sensibilise à l'église Assemblée de Dieu d'Adjamé | Ministère des Transports.

du Congo ont montré la diversité des causes des accidents. Ce sont par ordre d'importance l'excès de vitesse, l'ivresse au volant, l'imprudence, la fausse manœuvre, le mauvais dépassement, le non-respect de distance entre véhicules. Ces travaux ont également indexé le mauvais état des véhicules de transport en commun conduits par des chauffeurs n'ayant aucune notion du code de la route. L'étude a aussi révélé que les causes de l'accident ne sont pas les mêmes dans tous les pays. Ainsi en Éthiopie c'est l'utilisation du téléphone au volant qui est incriminée dans la survenue des accidents de trafic de route alors qu'au Nigeria, c'est l'alcool qui est la cause la plus impliquée dans la survenue des accidents du trafic routier.

A ces différentes causes cumulées qui provoquent les accidents de route, Kandolo a ajouté le fait qu'un chauffeur surpris en violation du code de la route, propose à l'agent de police de l'argent pour échapper à la sanction. Cette posture des chauffeurs est décriée par un passager à la gare routière d'Adjamé en ces termes « ils se comportent de façon indisciplinée en faisant de l'excès de vitesse pour endeuiller la population ». L'enquête de l'organe de presse Sénégal⁷ révèle également que certains chauffeurs du transport urbain n'hésitent pas à faire le procès de leurs camarades en ces termes « *dans la circulation, nous assistons à des scènes déplorables qui ne nous honorent pas* ».

Un autre comportement mis à nu par les enquêtes est le manque d'hygiène chez certains chauffeurs et cela Sénégal⁷ l'a souligné dans sa publication en écrivant « il y a des taxis qui sentent mauvais parce que mal entretenus. Si le propriétaire n'a pas tout simplement fumé dedans. Certains non plus ne soignent pas leurs tenues. Ce qui n'honore pas la personne ». Pourtant, la bonne tenue et la discipline peuvent parfois vous être bénéfiques ».

Au vu de tous ces comportements et agissements des chauffeurs de transport en commun, le ministre des transports de Côte d'Ivoire a produit un communiqué dont la teneur est la suivante:

Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité et l'incivisme sur les routes, le ministère des transports⁸ porte à la connaissance des conducteurs; chauffeurs professionnels et des propriétaires de véhicules, qu'une phase TEST de notification des infractions d'excès de vitesse, du non respect des feux tricolores et du défaut d'autorisation, débutera le jeudi 06 mai 2021. Cette première phase, avant l'entrée en vigueur de la vidéo verbalisation, va permettre d'aviser les usagers de la route de ce nouveau dispositif.

Cette démarche du ministère des transports est salubre mais ne semble pas suffisante. Ce qui nous revient à soutenir la proposition de solutions des enquêtes à savoir la sensibilisation sur les comportements d'un chauffeur, le renforcement

⁸ Ministère des transports de Côte d'Ivoire.

des capacités des auto-écoles en y intégrant les cours d'alphabétisation. Au vu des positions prises par les enquêtés sur les comportements des chauffeurs du transport en commun, nous postulons à l'idée que ces qualificatifs non honorables ne peuvent être améliorés que par l'alphabétisation. Dans cette démarche nous convenons avec Maruatona, T., & Millican, J. (2006, pp. 27-31) quand ils écrivent que «*l'alphabétisation est un processus autonomisant et transformateur*». Ce qui permettra, à n'en point douter, l'émancipation des chauffeurs en acquérant des qualités meilleures à la sortie des autoécoles.

Le niveau d'instruction des chauffeurs de transport en commun constitue un mal majeur qui a des conséquences très graves dans la société ivoirienne. Cela se sent dans les agissements de ces chauffeurs dans les gares routières et au volant de leurs véhicules. L'état d'analphabète les conduit à ne pas respecter le code de la route qu'ils auraient appris dans les autoécoles s'ils y sont allés effectivement. Ils n'ont pas la crainte des lois qui punissent les infractions routières et les consignes de sécurité écrites que diffusent souvent l'office nationale de la sécurité routières. C'est à peine qu'ils mettent en pratique ces consignes telles que le port obligatoire de la ceinture de sécurité, la réduction des limites de vitesse, l'amélioration de la sécurité des véhicules, le respect des passagers, etc. Ce qui semble un peu bizarre c'est que dans ce milieu de transport en commun il y a quelques intellectuels de niveaux primaire et secondaire mais qui se comportent comme des alphabètes.

L'étude a également montré que les chauffeurs des transports en commun sont, pour la majorité, des gens pauvres qui ont un niveau de vie bas sauf quelques-uns qui vivent modérément. Ceci s'exprime par le fait que l'analphabétisme ne leur permet pas de négocier un contrat fiable avec leur employeur dans la crainte de perdre la seule opportunité de travail qui convient à leur niveau d'instruction.

3. RECOMMANDATIONS

Pour remédier aux tares des chauffeurs des transports en commun nous recommandons premièrement, la sensibilisation renforcée des chauffeurs en activité et ceux qui sont en permanence dans les gares routières, sur les comportements d'un chauffeur ensuite vient le renforcement des capacités des auto-écoles en y introduisant les cours d'alphabétisation pour les candidats analphabètes. Nous avons également pour souci de valoriser le métier du chauffeur en exigeant des futurs candidats au permis de conduire le diplôme de BEPC au moins. Enfin nous préconisons que l'Etat impose à tout propriétaire de véhicule de transport en commun le paiement du SMIG⁹ aux chauffeurs. Ce qui serait effectif à la signature d'un contrat en bonne et due forme entre les employeurs (propriétaires de véhicule) et les employés (chauffeurs et chargeurs de véhicule).

⁹ Salaire Minimum Inter-professionnel Garanti (SMIG) qui est de 60.000FCFA en Côte d'Ivoire.

Toutes ces recommandations peuvent se concrétiser que si les chauffeurs bénéficient d'un programme d'alphabétisation qui pourraient transformer leur vie au niveau social, économique et culturel avec un impact positif sur leur propre vie, sur leur famille et sur leur pays. C'est pourquoi nous recommandons aux autorités de la Coordination Nationales des Gares Routières de Côte d'Ivoire qu'une sensibilisation ardue soit faite dans cette structure à l'effet d'amener tous les acteurs analphabètes de ce secteur à s'inscrire dans le centre d'alphabétisation mis à leur disposition au sein de cette coordination. Les retombées de cette initiative personnelle pourraient être celles que vous verrez ci-dessous ; **Les avantages de l'alphabétisation pour un chauffeur.** Cela pourrait se situer à plusieurs niveaux: les avantages de l'alphabétisation sur la propre vie du chauffeur, sur son entourage et sur son pays.

Comme bienfait de l'alphabétisation dans la vie du chauffeur, nous pouvons citer la professionnalisation processus par lequel le chauffeur devient autonome. Le chauffeur professionnel est celui qui, en plus de l'obtention d'un permis de conduire, peut assumer des démarches administratives afférentes à sa profession (connaître la date de péremption des pièces administratives telles que l'assurance, la visite technique et le permis de conduire) et être plus performant et dynamique dans l'exercice de ses fonctions. Par ailleurs, l'alphabétisation favorise la sécurisation du chauffeur. Cela passe par la maîtrise du code de la route et le suivi des instructions d'usage ainsi que sa capacité à interpréter les panneaux de signalisation, gage de protection de soi pour le conducteur. L'alphabétisation doit également favoriser l'insertion des chauffeurs dans le tissu social. Ce qui a une influence sur sa famille et son environnement immédiat constitué de sa femme et ses enfants. Dans ce cadre il sera capable de savoir donner des médicaments dans le respect strict de la posologie pour le rétablissement rapide d'un malade.

Le travail du chauffeur nécessite des interactions de façon régulière avec ses clients ou les passagers. Sa formation en alphabétisation doit lui permettre d'avoir de bons rapports avec ces derniers dans la mesure où il les conduit « avec assurance ». Cela constitue un progrès vers la professionnalisation du chauffeur. De la sorte, il est plus efficace dans son travail. En d'autres termes, il peut vivre avec les autres sans grande difficulté.

Au plan économique et social le chauffeur joue un rôle important ; c'est pourquoi il doit être alphabétisé. Au niveau économique l'alphabétisation des chauffeurs est un pas vers leur professionnalisation. Un chauffeur instruit peut comprendre par exemple l'importance du paiement des patentes et taxes ce qui est un acte de citoyenneté. Par ailleurs, la professionnalisation des chauffeurs est favorable à la réduction du chômage.

Au plan social la formation du chauffeur favorise la cohésion sociale. Un chauffeur alphabétisé connaît ses droits et devoirs. Ainsi il se soumet aux règles

qui régissent la vie en société telles que le respect d'autrui, la discipline, l'altruisme et la solidarité.

CONCLUSION

L'étude nous a permis de relever les différentes tares des chauffeurs du transport routier analphabètes non professionnels de Côte d'Ivoire. Ces tares qui se traduisent en des comportements non honorables ont pour conséquences l'insécurité dans les gares routières, l'incivisme sur les routes, les accidents de circulation et la précarité dans laquelle vivent les chauffeurs du secteur du transport en commun. Les solutions préconisées font état de l'engagement des décideurs à revaloriser le métier de chauffeur en Côte d'Ivoire. Pour ce faire, les candidats en formation dans les auto-écoles doivent avoir un niveau leur permettant de faire des rapports écrits de leurs activités, négocier des marchés, se mettre en règles des dispositions légales qui régissent leur profession. L'intégration des cours d'alphabétisation dans les programmes de formation des auto-écoles pour les chauffeurs est primordiale. Ceci met en évidence l'importance de l'alphabétisation dans le changement du comportement des chauffeurs.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CENTRE IVOIRIEN D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN PSYCHOLOGIE APPLIQUEE (CIERPA), Université Felix Houphouet-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire, [En ligne] [http://www: « La Perception Du Risque Routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun A Abidjan » | Revue scientifique européenne, ESJ \(eujournal.org\) .](http://www: « La Perception Du Risque Routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun A Abidjan » | Revue scientifique européenne, ESJ (eujournal.org) . Consulté le 02 novembre 2021.)
- DRI Lou Claudine., 2015, *Alphabétisation et professionnalisation des travailleur de l'informel, cas des chauffeurs de la coordination nationale des gares routières de Côte d'Ivoire*, Mémoire de Master 2, au Département des Sciences du Langage, Université Félix Houphouet boigny de Cocody Abidjan, 70p.
- BERDOULATA Émilie, VAVASSORI David, MUÑOZSASTREC María Teresa, « Évaluation des comportements agressifs routiers : adaptation et validation en version française de l'Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) - EM consulte (em-consulte.com) », *Annales Médico-psychologiques, revue psychiatrique*. Volume 178, Issue 5, May 2020, Pages 487-492. [En ligne] <http://www>, consulté le 5 octobre 2021
- HARRY Max Prochette. et all 2012, «Santé publique et transport routier, par où commencer?» *Haïti Perspectives*, vol. 1 • no 3 . [en ligne] [http://www : Haiti Perspectives Vol 1 - No 3 p 68 - 72.pdf \(polymtl.ca\)](http://www : Haiti Perspectives Vol 1 - No 3 p 68 - 72.pdf (polymtl.ca)), consulté le 5 octobre 2021
- KANDOLO S. I.et al., 2014, « Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi. Santé publique, 26(6), 889-895 », Dans *Santé*

- Publique* 2014/6 (Vol. 26), pages 889 à 895. [En ligne] [http://www: Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi | Cairn.info](http://www.Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi | Cairn.info), consulté le 02 novembre 2021
- MANGAMBA LM et al. 2018 « Évaluation du tabagisme chez les chauffeurs de transport en commun interurbain dans la ville de Yaoundé », *Revue des Maladies Respiratoires*, vol. 35, p.A166. <https://doi.org/10.1016/j.rmr.2017.10.373>. [en ligne] [http://www: Évaluation du tabagisme chez les chauffeurs de transport en commun interurbain dans la ville de Yaoundé - Science Direct](http://www:Évaluation du tabagisme chez les chauffeurs de transport en commun interurbain dans la ville de Yaoundé - Science Direct), consulté le 07 novembre 2021
- MARUATONA Tonic, 2006 « Visions, politiques et stratégies d’alphabétisation en Afrique ». *Biennale de l’éducation en Afrique, Libreville, Gabon*, p. 27-31. [en ligne] [http://www: Microsoft Word - A1_1_maruatona_fr.doc \(adeanet.org\)](http://www: Microsoft Word - A1_1_maruatona_fr.doc (adeanet.org)), consulté le 07 novembre 2021
- NGUEUTSA Robert, 2012, « Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier: une étude des perceptions et de l’explication naïve des accidents de la route au Cameroun », *Psychologie, Université de Grenoble*, 2012, Français, ffNNT : 2012GRENH002ff. fftel-00820973. [en ligne] [http://www: Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier: une étude des perceptions et de l’explication naïve des accidents de la route au Cameroun, \(archives-ouvertes.fr\)](http://www: Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier: une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun, (archives-ouvertes.fr)), consulté le 05 novembre 2021.
- NIANG Abdoulaye, 1996, « Le secteur informel une réalité à réexploiter : ses rapports avec les institutions et ses capacités développantes ». *Africa Development / Afrique et Développement*. Vol. 21, No. 1, pp. 57-80 (24 p). Publié par: CODESRIA. <https://www.jstor.org/stable/24486893>, consulté le 10 novembre 2021
- NINOT Olivier, 2003, « Vie de relations, organisation de l’espace et développement en Afrique de l’ouest: la région de Tambacounda au Sénégal », [en ligne] [http://www: Vie de relations, organisation de l’espace et développement en Afrique de l’Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal \(ird.fr\)](http://www: Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal (ird.fr)), consulté le 02 novembre 2021
- OTEME Christophe, Apolos, 2010, « Les chauffeurs de taxis communaux et les accidents de la circulation dans le district d’abidjan: aspiration au projet professionnel, estime de soi et comportement à risque ». *Rev. ivoir. anthropol. sociol. KASA BYA KASA*, n°18. [En ligne] [http://www, FICHIR_ARTICLE_1687.pdf \(revues-ufhb-ci.org\)](http://www, FICHIR_ARTICLE_1687.pdf (revues-ufhb-ci.org)), consulté le 5 novembre 2021
- ROGER Tieffi, et al, 2017, « La Perception du risque routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun à Abidjan », [La Perception Du Risque Routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun A Abidjan | Revue scientifique](http://www: La Perception Du Risque Routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun A Abidjan | Revue scientifique)

européenne, ESI (eujournal.org), [En ligne] <http://www.ledouxfinal.com>: consulté le 5 novembre 2021, **p.142**.

SERVET P., 2003, « Douceurs de Montaigne », *Cahiers du GADGES*, 1(1), pp.81-95. [En ligne] <http://www.persee.fr>: consulté le 02 novembre 2021